

KANTA-HÄMEEN JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Liikennejärjestelmätyöryhmän kokous 3/2016

Aika: 25.11.2016 klo 10:30 – 13:30

Paikka: Hämeen liitto, Niittykatu 5, Hämeenlinna

Työryhmä:

Jäsen	Varajäsen
Heikki Pusa, Hämeen liitto, pj.	Heimo Toiviainen, Hämeen liitto
Leena Roppola, Hämeenlinna	Ismo Holstila, Janakkala
Antti Heinilä, Forssa	Hannu Jalava, Tammela
Toni Haapakoski, Riihimäki	Ilkka Korhonen, Hausjärvi
Tytti Viinikainen, Liikennevirasto	Tapani Kajamaa, Liikennevirasto
Mirja Hyvärinta, Uudenmaan Ely-keskus	Sonja Heikkinen, Uudenmaan Ely-keskus
Rauno Penttinen, Hämeen Ely-keskus	Liisa Maija Thompson, Uudenmaan Ely-keskus
Risto Pekola, Hämeen kauppakamari	
Anne Pevkur, Hyvinkään – Riihimäen kauppakamari	Pekka Salonen, Hyvinkään – Riihimäen kauppakamari

Sihtööri: Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Asiantuntijat: Maarit Kaartokallio, Hämeenlinna
~~Minna Aakkula, Hämeenlinna~~

Muut: Antti Tuominen, VR
Mikko Saavola, Linja-autoliitto
Kimmo Männistö, Riihimäki
Niklas Lähteenmäki, Hämeenlinna
Marja Rosenberg, Liikennevirasto
Seppo Nikkanen, Uudenmaan ELY-keskus

ASIALISTA

1. Kokouksen avaus ja edellisen kokouksen muistio

Pusa avasi kokouksen ja todettiin läsnäolijat.

Kanta-Hämeen uusi maakuntajohtaja Anna-Mari Ahonen oli mukana esittäytymiskierroksella. Hän korosti liikenneyhteyksien merkitystä Kanta-Hämeelle ja HHT-vyöhykkeelle, nosti esiin junayhteyksien karsimisen aiheuttamat ongelmat ja kertoi, että junaliikenteen tulevaisuudesta on tarkoitus käynnistää yhteisen kehityskuvan laatiminen.

Edellisen kokouksen muistioon oli jäänyt painovirhe (ei-sana puuttuu) ja epäselvä ilmaisu: ”Jatkossa joukkoliikenteen kilpailutuksissa Walttia saa pitää ainoana hyväksyttynä lippuratkaisuna.” Todettiin selvennyksenä, että jatkossa liikenteen tilaaja voi määrittää lippujärjestelmän ja edellyttää yhtensopivuutta siihen. Muilta osin hyväksyttiin muistio.

2. Ajankohtaiset asiat ja tapahtumat edellisen kokouksen jälkeen

Suunnitteluhankkeiden ajankohtaiskatsausta:

- työn alla oleva kokonaismaakuntakaava tulee nähtäville ja lausunnoille helmi-maaliskuussa
- valtatie 3 Viralan eritasoliittymän pohjavesisuojaus ja pikavuoropysäkin tiesuunnitelma on ollut nähtävillä
- selvitys maantiestä 130 ja poikittaisyhteydestä Janakkalan ja Riihimäen rajalla on tehty ja mahdollisen uuden mahdollisen valtatie 3 eritasoliittymän jatkoselvitys valmistuu ensi vuoden puolella
- valtatie 10 palvelutasoselvitys Hämeenlinnan kohdalla on valmistumassa ja lähtemässä lausunnoille, ELY-keskus, kaupunki ja liitto neuvottelevat jatkotoimista

Todettiin, että esitys Liikennekaareksi on parhaillaan eduskunnassa liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä.

3. Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys

- Selvityksen esittely (Reijo Helaakoski, Linea Konsultit Oy), taustamateriaali liitteenä

Reijo Helaakoski Linea Konsultit Oy:stä esitteli selvityksen sisältöä (raporttiluonnos toimitettu kokousaineiston mukana). Käydyssä keskustelussa todettiin mm. seuraavaa:

- palvelutasoselvitys on työkalu strategioiden ja hankesuunnittelun välissä ja sitä on tarkoitus hyödyntää tarkemman suunnittelun lähtökohtana ja perustietona, se ei ole toimenpiteiden priorisointiväline
- pyrkimyksenä on, että palvelutasotarkastelu päivittäisiin rekisteritietojen perusteella vuosittain
- nopeusrajoituksen sijasta olisi parempi tarkastella liikenteen todellisia nopeuksia, mutta sellaista tietoa ei nykyisin ole saatavissa kattavasti koko maantieverkolta
- selvitys tukee sitä johtopäätöstä, että kuljetusten näkökulmasta isoimpia haasteita on kaupunkijaksoilla
- liikenneturvallisuudelle asetettu tavoitetaso on kova, koska yleistavoitteena on parantaa turvallisuutta huomattavasti nykytasosta
- jatkossa olisi mielenkiintoista kytkeä indikaattoreilla mitattuun palvelutasotarkasteluun myös asiakasnäkökulmaa esim. palautejärjestelmien avulla.

Työ valmistuu joulukuussa. Sovittiin, että työryhmälle toimitetaan valmis raportti ja sen esittelyaineisto.

4. Seutujen välisen ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen tila ja näkymät

Liikennevirasto, Marja Rosenberg (esittelykalvot muistion liitteenä)

Rosenberg esitteli Liikkumisen palveluiden valtakunnallisen palvelutasotyön (raportti http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2016-34_liikkumisen_palveluiden_web.pdf) ja jatkoi Liikenneviraston näkemysten esittelyllä. Hän nosti erityisesti esiin eri osapuolten yhteistyön tarpeen tilanteessa, jossa palvelutasoa, solmupisteitä ym. ei enää määrätä viranomais-säätelyn avulla tai vain yhden osapuolen toimesta.

Keskustelussa nousi esille mm. seuraavaa:

- On iso haaste, miten solmupisteet määritellään ja miten voidaan olla varmoja, että niitä kannattaa kehittää, kun eri tahoilla on erilaisia intressejä eikä ole näköpiirissä säätelyä

- liikenteen pysähtymispaikoista. Liikennöitsijät voivat nykyisin päättää itse pysähtymispaikkansa.
- Kuka kustantaa jatkossa linja-autojen asema/matkakeskusverkkoa, kun Matkahuolto ei sitä jatkossa tee nykyisessä laajuudessa?
 - Bussiliikenteen olosuhteet satamissa, lentoasemilla ja rautatieasemillakin ovat monin paikoin heikolla tolalla.
 - Monet Kanta-Hämeen paikkakunnat ovat haastavassa asemassa, koska matka-aika on tärkeä kilpailutekijä, jolloin pysähtymisiä ja poikkeamisia karsitaan. Liikennejärjestelmätyn yksi tehtävä olisi miettiä tulevien solmupisteiden sijaintia, jatkoyhteyksiä ja liittytäpysäköintiä.
 - Voisi olla hyvä tehdä kartoitusta ja seurantaa eri yhteysvälien ja matkaketjujen palvelutasosta, mitä jos markkinoiden tuottama ja tavoiteltava palvelutaso eivät kohtaa?

Linja-autoliitto; Mikko Saavola (esittelykalvot muistion liitteenä)

Saavola nosti esiin sen, että ELY-keskusten vastuulla olevan liikenteen siirtymäajan sopimusten vähitellen lakatessa osa siitä on siirtynyt ja siirtyy markkinaehtoiseksi ja osa ELYn ostoliikenteeksi, mutta iso osa lakkaa ja kokonaistarjonta vähenee. Kokonaan markkinaehtoisena ja kokonaan yhteiskunnan ostaman liikenteen väliin jäävälle ”sekamallille” ei ole ohjeita tai konseptia: kuka vastaa ja rahoittaa, miten se jatkossa toteutetaan? Kanta-Hämeessä tällaista liikennettä on mm. seutukuntien väliset yhteydet sekä Forssan ja Riihimäen seutujen liikenne Riihimäen sisäistä paikallisliikennettä lukuunottamatta.

VR Oy, Antti Tuominen

Tuominen kertoi, että VR:n kaukoliikenteestä noin puolet on markkinaehtoista liikennettä, lisäksi VR ajaa lvm:n ostoliikennettä sekä ns. velvoiteliikennettä, joka on vastine VR:n monopoli-asemasta. Monopoli-asema perustuu lvm:n ja VR:n väliseen sopimukseen, ei lakiin. Sopimuksen mukaan velvoiteliikenne saa tuottaa maksimissaan 20 miljoonaa euroa tappiota vuodessa. Riihimäki-Lahti-liikenne on velvoiteliikennettä ja vuorojen karsiminen oli seurausta ministeriön päätöksestä.

Markkinaehtoisessa liikenteessä VR on tehnyt laajan aikataulu-uudistuksen, jossa markkinaliikennettä kokonaisuudessaan vähennettiin, erityisesti poikittaisliikennettä, mutta samalla Helsinkiin suuntautuvia säteittäisiä vuoroja lisättiin ja yhteyksiä nopeutettiin. Tämän seurauksena kaukojunien tarjonta Hämeenlinnassa ja Riihimäellä väheni. Tuomisen mukaan matkojen nopeuttamisen ja hinnoittelu-uudistuksen myötä matkustajamäärät ovat kääntyneet kasvuun.

Tuominen totesi, että Hämeenlinnasta saadun palautteen määrä on yllättänyt myös VR:n. Lisää kaukojunayhteyksiä VR ei kuitenkaan ole järjestämässä, mutta joulukuussa paikallisjunavuoroja (velvoiteliikennettä) lisätään Riihimäki-Tampere-välillä, jolloin viimeiset iltavuorot ja aamuyhteydet Tampereelle paranevat ja myös Lahti-Riihimäki-välin paikallisjunaliikenteessä palataan entiseen tunnin vuorovälin tarjontaan. Jatkossa selvitetään myös sitä, miten paikallisjunaliikenne voitaisiin järjestää ilman vaihtoja Riihimäellä.

Käydyssä keskustelussa todettiin tiivistetysti, että Hämeenlinnan tarpeita ovat tasainen tunnin vuoroväli, työn teon mahdollistava kalusto ja junien palvelut, riittävän edullinen hinta, nykyistä nopeammat paikallisjunayhteydet, aikataulujen luotettavuus sekä riittävä paikkatarjonta ruuhka-aikaankin. Keskustelussa nostettiin esiin mm. seuraavaa:

- Paikallisjunakaluston penkit tai osa niistä tulisi jatkossa uusien siten, että matkalla on mahdollista työskennellä tai levätä (vrt. esim. Öresundståget).

- Aamun paikallisjunissa Helsingin suuntaan on nyt vartin vaihto aika Riihimäellä, siitä pitää jatkossa päästä irti.
- Nykyiset juna-aikataulut aiheuttavat kustannuksia yrityksille, kun ne eivät enää mahdollista joustavaa liikkumista, vaan päivittäisen työnteon ja liiketoiminnan järjestämiseen aiheutuu vaikeuksia ja luppoaika.
- Ruuhkajunat ovat usein loppuunmyytyjä. On ongelma, jos matkoja ei voi enää tehdä. Osin ruuhkautumista aiheuttaa se, että viereisiä junavuoroja supistettu.
- Ruuhkahuiput ovat isoja ja kalustoa on liian kallista mitoittaa pelkästään sen mukaan. Matkojen hinnoittelulla pyritään kannustamaan aikaisempaan lipunostoon. Ensi vuonna on tulossa lisää junavaunuja.
- Ministeriöllä on keskeinen rooli velvoite- ja ostoliikenteen järjestämisessä.
- Laajempien yhteiskunnallisten ja ulkoisvaikutusten huomioon ottamiseen tarvitaan panostusta yhteiskunnalta, jos markkinat eivät niitä tuota.
- Ruuhka-aikoina radan kapasiteetti on täysin käytössä eikä lisävuoroja ei mahdu. Pasila-Riihimäki-välin kehittämistoimet helpottavat tilannetta tulevaisuudessa.

Seutukuntien kommentit (Hämeenlinna, Riihimäki, Forssa)

Kaartokallio (Hämeenlinna) totesi, että maakuntaudistuksen myötä nykyinen Uudenmaan ELYn laajuinen joukkoliikenteen toimivalta-alue pilkkoutuu kolmeen osaan, Se voi parantaa maakunnan sisäisten yhteyksien järjestämistä, mutta miten käy maakuntien välisten yhteyksien? Toisin niissäkin on haasteita jo nyt, esimerkkinä työssäkäyntiyhteydet Lahteen. Haasteita tulee myös sosiaali- ja terveystieteiden kuljetusten järjestämisessä.

Männistö (Riihimäki) kertoi, että moottoritien bussivuorot ovat yhtä vuoroparia lukuunottamatta siirtäneet pysähtymispaikkansa Riihimäen matkakeskuksesta moottoritien varteen. Akuuttina tarpeena on saada moottoritien liittymään liityntäpysäköintialue ja paikallisliikenteelle käänköpaikka, asiaa selvitetään parhaillaan. Riihimäen joukkoliikennemäärärahojen niukkuus on johtanut siihen, että kaupunki ei osallistu seudullisen liikenteen rahoittamiseen.

Heinilä (Forssa) kertoi, että Forssassa linja-autot tulevat pääosin vielä linja-autoasemalle. Suurimpia ongelmia ovat se, että kakkostien pikavuoroilla ei enää ole lentokenttävaihtoa Ikean pysäkillä sekä se, että Hämeenlinnaan ei pääse kahdeksaksi, ensimmäinen bussi on perillä vasta varttia vaille yhdeksän..

Uudenmaan ELY-keskus, Seppo Nikkanen (esittelykalvot muistion liitteenä)

ELY-keskuksen liikennestrategiaan (<https://www.doria.fi/handle/10024/123721>) on kirjattu periaatteet ja linjaukset, joita konkretisoidaan palvelutasomäärittelyn kautta liikenteen hankinnassa. Kaukoliikenne on markkinaehtoista. Näyttää siltä, että markkinaehtoisessa liikenteessä on tullut ”kermankuorintaa”, jossa keskitytään isoimman kysynnän aikoihin.

Maakunnan liiton rooli joukkoliikenteen järjestämisessä nyt ja uudessa maakuntahallinnossa, Hämeen liitto, Heikki Pusa

Pusa kertoi, että maakuntaudistuksen sisältökysymyksiä varten nimetään valmisteluryhmät pohtimaan käytännön toimintaa. Yksi ryhmä on ”Maankäyttö, liikenne ja ympäristö” ja siinä ovat mukana myös joukkoliikenneasiat. Ryhmään tulee liiton lisäksi edustus Elyistä ja kunnista sekä esim. elinkeinoelämän edustus.

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

6. Jatkotoimenpiteet

Seuraava kokous järjestetään maaliskuussa 2017, tarkempi aika sovitaan myöhemmin.

7. Kokouksen päättäminen

Pusa päätti kokouksen klo 13.30.

Kokouksen sihteeri

Sakari Somerpalo
Linea Konsultit Oy

Liitteet:

1. Liikkumisen palveluiden valtakunnallisen palvelutasotyö sekä Liikenneviraston puheenvuoro
2. Linja-autoliiton puheenvuoro
3. ELY-keskuksen puheenvuoro